

Lorsque je vins ici, en 1883, j'étais propriétaire de \$10,000 de stock dans ce chemin, et non pas le porteur des onze-douzièmes du stock du chemin, comme on l'a prétendu. Animé du désir de faire du bien à mon comté, et poussé par le désir d'avancer mes propres intérêts qui étaient les intérêts du comté, j'ai demandé au gouvernement d'approprier un montant pour aider à la construction de ce chemin. En agissant ainsi, je sentais que je faisais mon devoir envers mon comté, je comprenais que je faisais ce qui avait été fait par un grand nombre de membres des deux côtés de cette chambre, qui avaient à cœur de favoriser les intérêts de leurs comtés.

J'ai dans ce chemin un intérêt pratique et particulier, que je n'ai pas déguisé à mes électeurs lorsque j'ai demandé leurs suffrages. Je leur ai dit : "Je crois que vos intérêts seront mieux placés dans mes mains ; je crois qu'ils seront mieux gardés et favorisés si vous m'élevez, que si vous élevez un homme qui réside à quelques centaines de milles de vous, qui ne possède pas un acre de terre dans ce comté, qui n'y a aucun intérêt quelconque." Je leur ai dit : "Si vous m'élevez pour vous représenter en chambre, j'aurai double motif de vous servir, le motif qui doit animer tout honnête député à l'égard de la division qu'il représente, et le motif de m'être utile à moi-même, car mes intérêts se trouvent liés aux intérêts de ce comté."

Tel est, M. l'Orateur, le récit sincère de ce que j'ai dit alors. Animé par ces motifs et du désir de servir mon comté, je vins ici et je fis des représentations au gouvernement, qui l'ont engagé à accéder à ma demande ; et le gouvernement demanda au parlement une appropriation pour venir en aide à la construction de ce chemin. L'exposé que j'ai fait alors a été fait de bonne foi : il était basé sur des données statistiques que j'avais par-devers moi, sur les rapports du recensement et sur ma connaissance personnelle du comté. Le gouvernement a partagé mes vues ; tous ceux qui avaient étudié la question ont partagé mes vues. Il n'y avait rien d'étrange à prévoir qu'un grand commerce devrait se faire par cette voie. En 1884, je revins à la charge, et je demandai au gouvernement de compléter l'appropriation nécessaire à la construction de ce chemin. D'abord, je priai le gouvernement de vouloir bien demander au parlement d'accorder un montant suffisant pour construire le havre de Shippegan, mais il n'a demandé à la chambre qu'une appropriation pour 36 milles de chemin. Subséquentement, je lui demandai de compléter l'entreprise en accordant une appropriation pour les autres vingt-quatre milles, et cela fut accordé.

En 1882, je me rendis en Angleterre, dans le but d'assurer la construction de cette ligne. Le résultat de ma mission fut que j'ai pu me procurer les rails et les attaches pour cette ligne, en hypothéquant les bons, comme l'a dit justement l'honorable député de Durham-ouest (M. Blake). C'était le seul moyen de nous les procurer, et en Angleterre, il s'est trouvé des gens qui avaient assez de confiance dans l'entreprise, pour nous faire des avances sur la garantie des bons. Je revins au pays, et les travaux de construction commencèrent et furent poursuivés presque sans relâche jusqu'à leur parachèvement, à l'automne de 1888. Quoique je fusse convaincu qu'un grand trafic se développerait sur ce chemin, et que dans un temps donné, il pourrait suffire à ses dépenses et payer l'intérêt sur les bons, j'ai toutefois cru qu'il était nécessaire de déposer,

M. BURNS.

à Londres, un montant suffisant pour couvrir l'intérêt sur ces bons, durant la construction du chemin, et ce montant fut déposé. Eh bien ! peu de temps après, je crois que c'est à l'automne de 1884, une somme de £30,000, de ces bons, je crois, fut prise par un syndicat en relations avec la maison qui nous avait fourni les rails et leurs liens. Sur la construction d'environ quarante milles du chemin, la balance des £70,000 fut offerte au public, mais sans beaucoup de succès, je crois, parlant de mémoire, et sujet à me tromper, je crois que tout le montant des £70,000 n'a pas été pris par le public, mais qu'il est resté entre les mains des signataires ; et que, aujourd'hui, s'il n'y a pas un montant considérable de ces bons entre les mains du public, en général, je crois, en revanche, qu'il en reste une masse assez considérable entre les mains du premier syndicat.

En 1888, la ligne fut complétée. Durant les premiers jours, ou lorsqu'une portion seulement de la ligne fut complétée, un grand trafic se fit sur le chemin, et je m'en réjouis et je crois que le chemin paierait non seulement ses dépenses de circulation, mais l'intérêt sur les bons, et pourrait peut-être donner aussi un dividende à ceux qui ont mis de l'argent dans cette entreprise. C'est ainsi que l'exposé que j'ai fait dans une lettre que j'adressai à mon correspondant, à Londres, fut inséré dans le prospectus. En estimant ou en affirmant que le chemin paierait un intérêt sur £100,000 en bons, je ne crois pas avoir fait une représentation exagérée de la situation : dans tous les cas, je n'ai pas eu l'intention d'exagérer, mais simplement d'exposer ce que je croyais devoir être la vérité. Une estimation soignée fut faite par moi et par d'autres du trafic sur lequel on pouvait compter pour ce chemin, et le résultat de nos calculs fut que, dans un temps donné, dans tous les cas, le chemin pourrait gagner pleinement assez pour payer l'intérêt sur ses bons. Répondant à l'honorable député de Durham-ouest (M. Blake), j'ai déclaré comment il se fait que je suis devenu acquéreur d'une grande quantité de stock. Qu'il me soit permis d'expliquer comment je suis devenu possesseur de la plus grande partie du stock.

Peu de temps après le commencement des travaux de construction sur la ligne, on trouva que la compagnie comme compagnie n'était pas dans une position financière qui lui permit de poursuivre l'entreprise, et il devint nécessaire que la maison dont je suis le chef s'emparât de la ligne et en continuât la construction. Alors, on a cru qu'il était convenable que tout le montant du stock non souscrit fut transporté à ma maison comme partie du contrat de construction de cette ligne, et ce stock est resté sous mon nom. En ce qui concerne ce stock, j'ai à dire que, d'après les assertions faites par les honorables députés de la gauche, il a été démontré que ce stock est sans valeur, et dès lors, je dois y perdre autant, et je serai disposé en tout temps comme je le suis, présentement à passer ce stock intéressé dans le chemin qui croira réaliser sur ce stock plus d'argent que je ne puis en réaliser moi-même.

Malheureusement, le chemin n'a pas gagné assez d'argent pour payer l'intérêt sur ses bons, et personne ne le regrette plus que moi, pas même les porteurs de bons. J'ai mis mon argent dans le chemin, j'ai employé toutes les forces que je possédais à la construction de ce chemin, et naturellement, je suis peiné et désappointé de constater que